

富山市における北陸新幹線開通を踏まえた総合交通体系の取組

1. はじめに（視察の目的）

国土交通省総合政策局総務課においては、地方創生を支える総合交通体系のあり方の検討を行っており、国際交通～国内幹線交通～地域交通の連携のとれた交通政策の成功事例を調査し、知見・ノウハウの整理・共有化に取り組んでいるところである。

富山市は、地域内交通としてのLRT・バス等の公共交通の整備と、コンパクトシティ形成に係る戦略的な取組で成功している都市である。国際交通・国内幹線交通拠点としては富山空港を有しているが、平成27年3月の北陸新幹線の開通により、国内幹線交通の基盤がさらに強化され、国際交通～国内幹線交通～地域交通の連携の取れた総合交通体系が確立しつつある。

本調査においては、富山市において現地視察、富山市に対するヒアリング調査を行い、新幹線開通にあわせた富山市の交通施策と地域内交通への影響、並びに高齢者の移動支援に関する各種の取組を調査した。

2. 富山市における現地視察・ヒアリング結果

2-1 総合交通体系の確立

1) 国際交通・国内地域間交通（新幹線・飛行機の共存）

北陸新幹線の開業に伴い、富山空港では羽田便の運行機材の小型化、乗客数の減少等が見られる。富山市では、貨物の輸送の確保、国際線との連携、複数の交通手段の確保等の観点から、富山空港の利用促進策を推進しており、現時点では新幹線と飛行機の共存は図られていると判断している。

2) 国内地域間交通と地域交通の連携

（新幹線効果を活かすための交通施策）

富山市では、駅利用の快適性と富山駅に接続する二次交通の利便性向上が重要と考えており、北陸新幹線の開業に併せて、富山駅前広場等の整備を図り、バス停の集約化、「市内電車軌道線」の新幹線高架下に入り入れ（路面電車南北接続事業第1期区間）等、富山駅での二次交通の利便性向上を図った。

現在整備中の「路面電車南北接続事業」では、今後、富山駅北側の「富山ライトレール」をあい風とやま鉄道の高架下に入り入れ（第2期区間）する予定であるが、あい風とやま鉄道の高架化が完成した後に整備するため、事業完成まで5年程度かかり、その間、富山

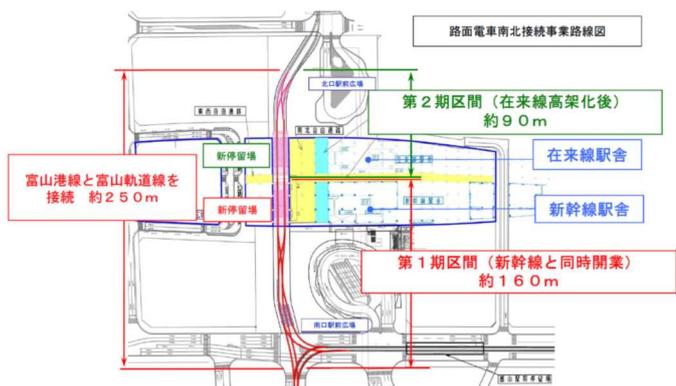


図. 1 新幹線富山駅における路面電車の南北接続

駅構内の動線が分かりにくい状況となっていることや、富山駅高架下西側の駐車場が半分程度しか整備できず、利用者の利便性を損ねていることが課題となっている。



図. 2 富山駅 新幹線改札とLRT乗り場



図. 3 富山駅 「ガラスの街とやま」の工芸ガラスを使用した「トランジット・ライティング・ウォール」

3) 地域内交通における交通機関相互のシームレスな乗り継ぎ等

富山市では、富山ライトレールやJR鉄道駅等において、フィーダーバスやパークアンドライドの導入を進めている。

表. 1 富山市における公共交通・自家用車とのシームレスな乗り継ぎシステム

鉄道・バス	フィーダーバス	富山ライトレール	2箇所(蓮町、岩瀬浜)
	コミュニティバス	JR高山本線	3箇所(速星駅、千里駅、越中八尾駅)
鉄道・自家用車(P&R)	P&R 駐車場	富山ライトレール	1箇所 23台(蓮町)
	P&R 駐車場	JR高山本線	6箇所 196台(婦中鶴坂、速星、千里、越中八尾2、笹津)
	P&R 駐車場	富山地方鉄道不二越・上滝線	3箇所 32台(月岡、大庄、上滝)
バス・自家用車(P&BR)	P&BR	富山地方鉄道 バス路線	2箇所(国道41号線 大沢野地域)



図. 4 岩瀬浜駅における路面電車とフィーダーバスのシームレスな乗り継ぎ

2-2 北陸新幹線開通の影響

北陸新幹線利用者（糸魚川～上越妙高間）は開業から6月30日までで約282万人（1日平均2.6万人）に達し、開業前の在来線と比較して約194万人（1日平均1.8万人）、219%増となっている。

富山市の主要な観光地では、入館者数が40～57%増となるなど、観光面への影響もみられ、その他の交通機関の利用者も鉄道・軌道系で12%～34%増、路線バスでも1～2%増となっている。

一方で、富山空港の羽田便利用者は約半減となるなど、広域交通における交通手段に大きな影響が現れている。

表. 2 新幹線開通に伴う交通機関、観光等への影響

新幹線利用者	北陸新幹線利用者数	約282万人 2.6万人	H27.3.14～H24.6.30 糸魚川～上越妙高間 1日平均
	増減数	約194万人、221%増	前年、在来線との比較
	新幹線富山駅乗車人員	4,800人	H27.3.14～H27.6.30 1日平均
観光客	宿泊者数	71,000人 (約4,200人、6%増)	H27.5 富山市の主要宿泊施設
	主要観光施設 の入場者数	岩瀬地区	59%増
		富山城内	40%増
その他 交通機 関	富山地方鉄道	31～34%増	H27.4・H27.5
	市内電車（軌道）	19～29%増	H27.4・H27.5
	路線バス	1～2%増	H27.4・H27.5
	富山ライトレール	12%増	H27.4
	富山空港	約61千人、42.3%減	H27.3.29～5.31 羽田便利用者

3. 考察

1) 新幹線・飛行機の共存

- ・北陸新幹線の開通に伴い、羽田便の利用者は42%減と大幅な減少となった。
- ・富山空港では、羽田便のほか札幌便も有しており、また、国際線としてソウル（週3便）、台北（週4便）、上海（週2便）、大連（週2便）行きも就航している。
- ・富山市では、国内幹線交通としての選択肢の確保、貨物輸送としての機能確保、さらには、増大する外国人観光客を含む国際交通の窓口として、富山空港を極めて重要な拠点と位置づけており、新幹線との共存、国際交通拠点としての発展のための施策を講じている。
- ・富山空港における羽田便の利用者減は、新幹線開通前から予測されたことであり、開通前から機材の小型化、国際線待合室に隣接する免税店の拡張、航空運賃の抑制、富山市職員の東京方面出張時の積極的な飛行機の利用など、富山空港の活性化策を進めていることが新幹線・飛行機の共存に貢献している。

2) 新幹線建設事業と一体となった駅周辺整備・二次交通の効果

- ・新幹線建設事業に伴い、在来線を高架化し、南北に分断されていた市街地を一体化するまちづくりが進められている。
- ・現在、新幹線改札から北側の富山ライトレールへの乗り継ぎはシームレスとはなっていないが、南側の富山軌道線は新幹線改札からスムーズに乗り継ぐことが可能である。

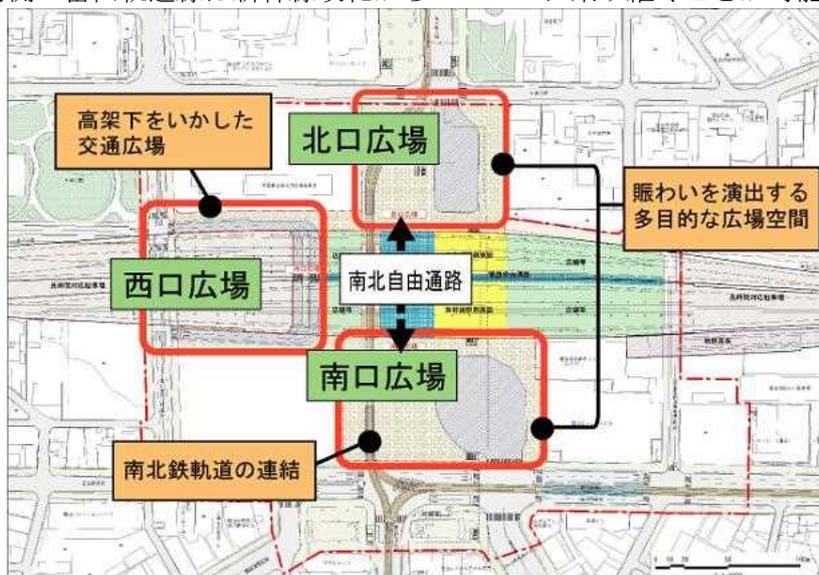


図. 5 富山駅周辺の整備計画

- ・富山駅における新幹線乗降客数は2.6万人/日に達しているが、これらを受けとめる二次交通では、富山地方鉄道が31~34%増、軌道系が12~29%増となっており、ある程度の効果は認められている。
- ・今後は、南北方向の連続性が確保される予定であり、富山駅を拠点とする公共交通ネットワークがさらに強化されるため、軌道系の利用者はさらに増大することが期待される。
- ・一方で、富山駅とポータルムによって接続される岩瀬地区では観光客が59%増、富山地方鉄道（軌道）によって接続される富山城では観光客が40%増となっており、観光振興に

における二次交通の重要性が顕著にあらわれている。



図. 6 富山駅と岩瀬地区、富山城の位置

3) 高齢者移動支援施策

・富山市では、公共交通関連（バリアフリー化等）、都市計画と土地利用計画と公共交通施策の連携、その他の多様な高齢者移動支援施策を講じている。

・それぞれの施策の内容は、国内でも先進的な事例が多く、それぞれが評価すべき内容であるが、公共交通と都市計画、福祉施策等が横断的に連携して進められているところに大きな特徴がある。

・さらに、これらの施策の評価・検証を定量的に行っている点も参考となる。例えば、高齢者の公共交通利用者数や、GISシステムを活用してメッシュ別の高齢者人口と公共交通や高齢者福祉施設の分布を常に確認しており、PDC Aの取組が定着している。

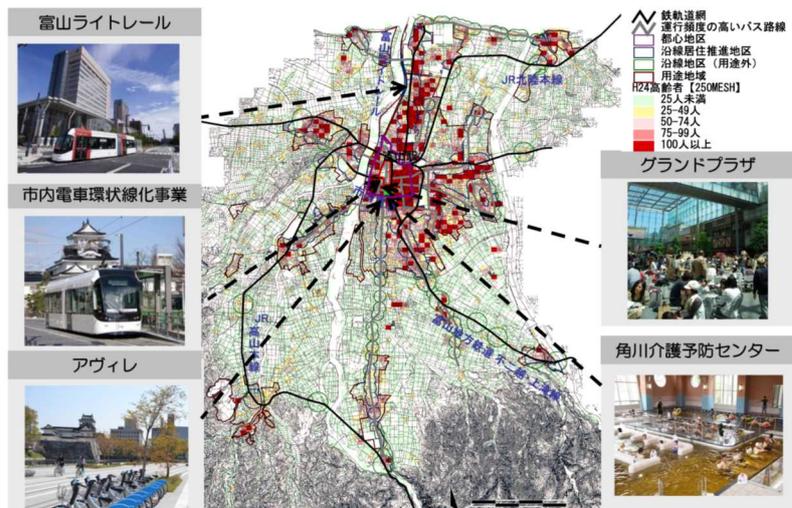


図. 7 GISによる公共交通沿線地域と高齢者人口・高齢者福祉施設等の分布状況